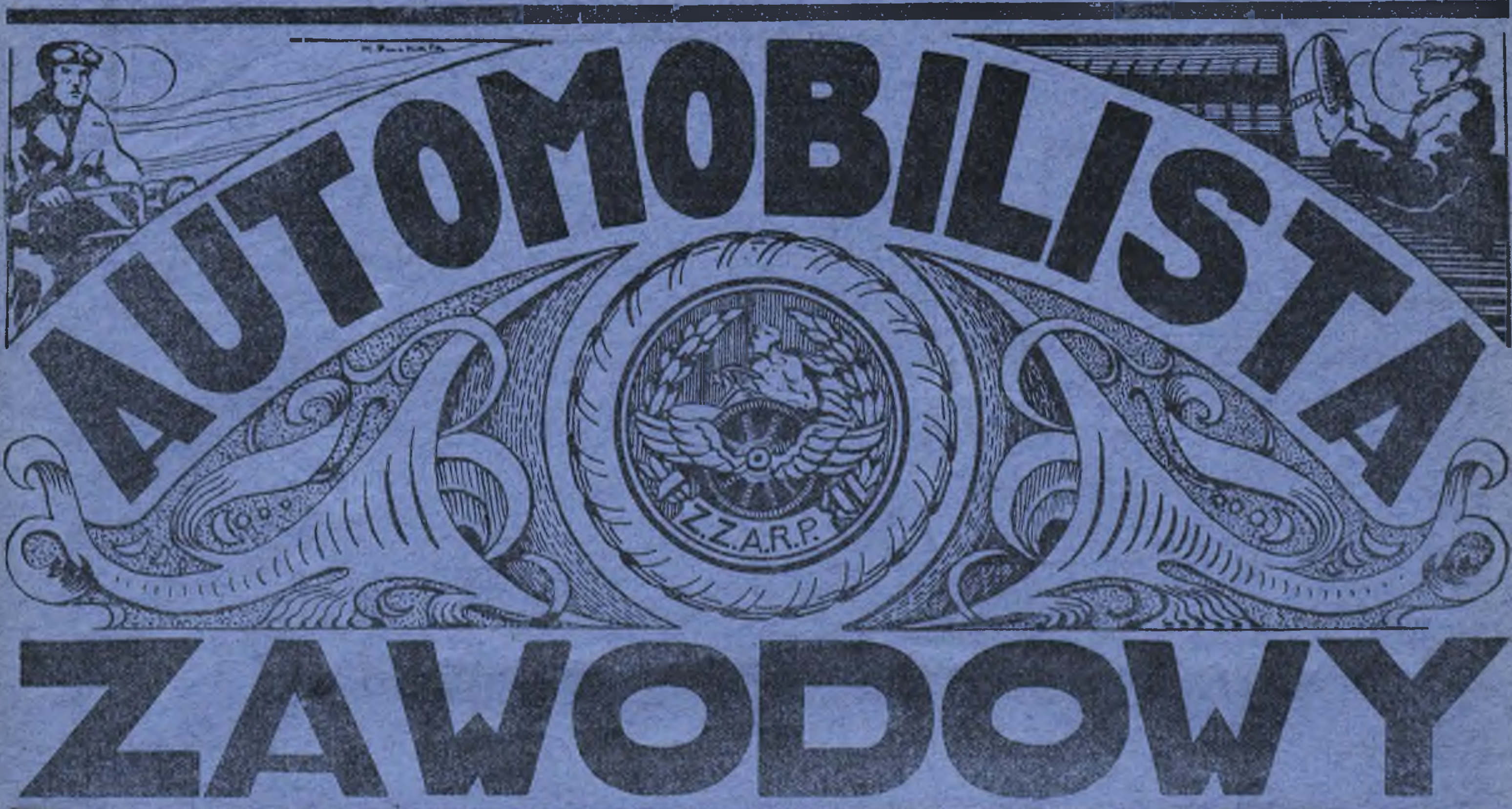
Jahrgang 1. Preis einschl. Zustellung 40 gr.

Februar 1929 **Deutsche Ausgabe** Nr. 2

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY



Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P.

Geschäftsstelle und Redaktion: KATOWICE, ul. Marjacka 3 I. — Telefon 3184

NR. 2 FEBRUAR 1929 I. JAHRGANG

Automobilista Zawodowy

Deutsche Ausgabe

Haupt-Organ des Zw. Zaw. Automobili tów (Berufsverband der Automobilisten) in Polen
gewidmet Berufs-, Fach- und Wirtschaftsfr gen der Berufsautomobilisten **Konto: P. K. O. 303944**
Geschäftsstelle u. Redaktion der deutschen Ausgabe KATOWICE, ul. Marjacka 3 I. — Tel. 3184
der poln. Ausgabe Kraków, ul. Czysta 5 — Bezugspreis pro Halbjahr 2,40 zł. für je eine Ausgabe

Ist die Passmauer gefallen?

Wie die Tageszeitungen berichten, ist vom Finanzausschuss des Warschauer Sejms beschlossen worden, die Passgebühren auf 17,20 Zł. fuer mehrmalige Ausreise innerhalb von 2 Jahren herabzusetzen.Die neue Verordnung soll ab 1. April d. J. in Kraft treten. Falls sich diese Nachrichten bewahrheiten sollten, würde so mancher polnischer Staatsbürger erleichtert aufatmen, denn so hohe Passgebühren, wie bisher in Polen erhoben wurden, sind u. w. nach in keinen anderen Staate Europas erhoben worden. Von grosser Bedeutung wäre diese Verordnung vor allem für uns Berufsfahrer in Poln. Oberschlesien. Auf Grund der bisher gültigen Passvorschriften wurde für ein einmaliges Ausreisevisum 250 Zł. verlangt. Trotzdem Vorschriften bestehen, dass jeder der zwecks Auffindung einer Arbeitsmöglichkeit ins Ausland fährt, einen Gratispass erhalten soll, wurden bei der Erteilung dieser Pässe für Chauffeure seitens der Behörden die grössten Schwierigkeit gemacht. Es bedeutete schon ein grosses Zugeständnis, wenn man einem Chauffeur für eine einmalige Ausreise innerhalb eines Monats den verbilligten Pass zum Preise von 25 Zł. zugestand. Aus diesem Grunde hat so mancher Kollege seine Stellung verloren, da der Arbeitgeber kein Interesse daran hatte, für seinen Chauffeur einen teuren Pass zu bezahlen. Auf die Stelle des entlassenen Kollegen wurde ein Ausländer als Chauffeur angestellt, weil dieser als solcher einen bedeutend billigeren Pass erhalten konnte.

Der Zw. Zaw. Automobilistvw hat an die massgebenden Behörden den Antrag gestellt für die Chauffeure, die beruflich mit dem Auto ins Ausland fahren müssen, Gratispässe auszustellen, genau so wie es die landwirtschaftlichen Arbeiter, Bergarbeiter und andere Berufsgruppen erhalten, wenn dieselben ins Ausland fahren, um ihr Brot zu verdienen. Bisher sind die Behörden der irrigen Ansicht gewesen, dass ein Automobilbesitzer, wenn er im Auto ins Ausland fahren will, auch für seinen Chauffeur einen Pass bezahlen kann. Trotz aller Erklärungen und Hinweise von unserer Seite konnten wir die Behörden nicht in jeden Falle davon überzeugen, dass durch eine derartige Handhabung der Passvorschriften den hiesigen Chauffeurn das Brot genommen werden kann, da sich die Arbeitgeber einen Ausländer, der einen billigen Pass besitzt, als Chauffeur angagieren können. Es ist doch kaum anzunehmen, dass unsere Behörden dadurch, dass sie von den Chauffeuren, die berufshalber über die Grenze müssen, für den Pass soviel Geld verlangt haben, dass dies einer Bestrafung geichkam, polnischer Staatsbürger zu sein. Der Verband arbeitet weiterhin, um bei den Behörden durchzusetzen, dass die Chauffeure die berufshalber einen Wagen über die Grenze steuern, einen Gratispass erhalten ohne Rücksicht darauf, ob der Besitzer des betreffenden Wagens zu geschäftlichen Zwecken oder auch vergnügungshalber ins Ausland fährt. Das hat mit der Tätigkeit des Chauffeurs nichts gemeinsames und es muss auf jeden Fall vermieden werden, dass die Berufs-Chauffeure die Staatsbürger von Polen sind durch unrichtige Handhabung der Passvorschriften gegenüber den Auslandschauffeuren durchunsere eigenen Behörden in Nachteil gesetzt werden. Wir hoffen, dass diese berechtigten Wünsche berücksichtigt werden.

❖ **Automobil Notiz-Kalender für 1929 sind** ❖
❖ **billig zu erhalten im Verbands-Sekretariat** ❖

Ist das nötig?

Wie wir bereits in der vorigen Nummer geschrieben haben, ist das neue polnische Automobilgesetz in Oberschlesien noch nicht eingeführt worden. Die durch uns vorausgesagte Rechtsunsicherheit macht sich jestzt schon ueberall bemerkbar. Die Abteilung für Kraftfahrwesen bei der Wojewodschaft in Katowice hat zwar auf Antrag des Zw. Zaw. Automobilistów an das Ministerium in Warszawa ein Schreiben geschickt, in welchem gebeten wurde, die Polizisten im übrigen Polen zu informieren, dass das neue Automobilgesetz in Obeschlesien noch nicht gültig ist und daher dort noch die alten Vorschriften massgebend sind. Es betraf speziell die Führerscheine und Zulassungsbescheinigungen der Wagen, welche durch die Polizei überall kontrolliert werden. Damit sollte vermieden werden, dass ein Chauffeur, der noch seinen alten deutschen Führerschein besitzt, oder auch einen Führerschein, der von der Wojewodschaft auf Grund des alten Automobilgesetzes, welches hier in Oberschlesien niemals verbindlich war, ausgestellt wurde, bei Fahrten im übrigen Polen durch die Polizeiorgane keine Schwierigkeiten gemacht würden. Tatsächlich hat das Ministerium für öffentliche Arbeiten an alle Wojewodschaften ein Rundschreiben verschickt, in welchem dieselben angewiesen werden, die Polizei dementsprechend zu instruieren. Eine Abschrift dieses Rundschreibens ist auch uns zugegangen und wir haben gehofft, dass wir damit für die Kollegen wenigstens einen kleinen Teil der Schwierigkeiten, die mit der Nichteinführung des neuen Automobilgesetzes in Oberschlesien verbunden sind, beseitigt haben.

Vielleicht liegt es daran, dass obengenanntes Rundschreiben erst vor kurzer Zeit erlassen wurde, sodass es bisher noch nicht möglich war, jedem Polizisten mit dem Inhalt bekannt zu machen. Jedenfalls sind in der letzten Zeit wiederholt Kollegen angehalten worden, wobei von ihnen die lt. neuem Gesetz eingeführten Dokumente und Ausweise - verlangt wurden. Dieses geschah z. B. in den letzten Tagen dem Kollegen Stachulla und Berger aus Katowice anlässlich ihrer Anwesenheit in Warszawa. Erst nach stundenlangen Erläuterungen und Erörterungen konnten sie weiterfahren, nicht ohne dass sie der Polizist vorher trotzdem vorsichtshalber aufgeschrieben hätte. Schon aus vorgenannten Gründen wäre es daher ein dringendes Erfordernis, dass das neue Automobilgesetz auch auf Oberschlesien ausgedehnt wird.

Die Stoppmethode und ihre Genauigkeitsprobe

Die Strafbefehle, welche gegen Kraftwagenführer wegen schnellen Fahrens erlassen werden, überschreiten schon jede Grenze.

Soweit es sich um Herrenfahr r hand lt, dürfte in den meisten Fällen eine glatte Zahlung erfolgen, weil die Herrenfahrer die Zeitversäumnis einer auf den Einspruch folgenden Verhandlung allein schon mehr scheuen als den Geldverlust. Die Strafen werden ganz einfach als unvermeidliche Spesen des Kraftwagens betrachtet, bezahlt und im Geschäft als Unkosten verbucht. Dies umsomehr, als die Herrenfahrer die Entziehung des Fahrscheines selbst bei Wiederholungen nicht gerade fürchten.

Anders liegt es beim angestellten Kraftwagenführer. Ihm wird nur in den seltesten Fällen die Schnellfahrtsstrafe vom Fahrzeughalter vergütet, weil der Fahrzeughalter kein Interesse daran hatte, dass der Fahrgast noch schneller vom Flecke kam.

Deswegen wird es für jeden einzelnen Kraftfahrer vom Interesse sein, die Erfahrungen kennen zu lernen, die die Polizei, in diesem Falle war es die Münchener Verkehrspolizei, auf diesem Gebiete gesammelt hat und es wäre zu wünschen, dass unsere Polizei ähnliche Versuche anstellen würde.

Anlässlich einer Gerichtsverhandlung gegen Kraftwagenlenker wegen schnellen Fahrens wurde bei einem deutschen Gericht als Sachverständiger in dieser Frage unter anderen auch der Leiter der Verkehrspolizei in München vernommen, wobei derselbe auch die Grundlagen seines Gutachtens abgab.

Er hatte einen Gendarmeriekurs dazu benutzt, um mit den Schülern (Gendarmeriebeamten aus allen Bezirken Bayers) Schätzungsversuche vorzunehmen, welche gleichzeitig Schätzungslehrgänge für die als Schüler beteiligten 80 Gendarmeriebeamten waren.

Danach kamen folgende Schätzungsmethoden in Anwendung:

1) die Abschätzung ohne technische Hilfsmittel, also das gefühlsmässige oder erfahrungsmässige Abschätzen der Schnelligkeit nur mit d m Auge;
2) das Stoppen durch einen Beamten mit einer Uhr;
3) das Stoppen durch zwei Beamte mit einer Uhr;
4) das Stoppen durch zwei Beamte mit zwei Uhren;
5) das Kontrollfahren.

Die Versuche wurden in der Weise vorgenommen, dass ein Auto mit vorher festgesetzter Geschwindigkeit eine Strecke von 100 m durchfuhr. Die Strecke war durch Bandmasse abgemessen. Die schätzenden Beamten wurden an verschiedenen Stellen der Strecke zum Teil auch im Winkel dazu und in verschiedenen Entfernungen aufgestellt.

1. Augenschätzung.

Die Schätzungen ergaben Fehlergrenzen von 50 bis 60 Prozent der tatsächlich von Wagen gefahrenen Geschwindigkeit. Demzufolge ist diese Art der Schätzung zu einer wirklichen Feststellung der Geschwindigkeit unbrauchbar.

2. Stoppen durch einen Beamten mit einer Uhr.

Hier betrug die Fehlergrenze 18 bis 28 Prozent der vom Stoppenden Beamten erechneten Geschwindigkeit. Der stoppende Beamte wurde in der Mitte der abgesteckten Strecke aufgestellt.

Dass Stoppergebnis war genauer oder ungenauer, je nachdem die Merkzeichen an der Einfahrt und Ausfahrt der Stoppstrecke an der selben Strassenseite waren, auf welcher der Beamte stand, oder auf der gegenüberliegenden Seite. Dies kommt da-

her, weil bei einen Merkzeichen auf derselben Strassenseite der Ausfahrtspunkt der abgesteckten Strecke weiter auf die Strasse hinaus liegend erscheint. Den dass Auge des Beamten geht erst über sein Merkzeichen hinüber auf die Strasse und dieser Schnittpunkt der Sehlinie über das Merkzeichen hinweg mit der Strasse liegt naturgemäss weiter auf der Strasse draussen, als der wirkliche Ausgangspunkt der abgesteckten Strecke. Da dieser Fehler sowohl am Eingangspunkt wie am Ausgangspunkt der Stoppstrecke vorkommt, wird hierdurch allein schon einer Verschlechterung des Resultats zu ungunsten des Fahrers herbeigeführt. Des weiteren kommt es darauf an, wie schnell der stoppende Beamte auf das Ein- und Ausfahren des Wagen reagiert, d. h. wie lange er braucht, um, wenn er den Wagen über den Eingang, bezw. Ausgang der Stoppstrecke fahren sieht, dies über Auge, Gehirn und Hand auf die Stoppuhr zu übertragen. Bei einen frisch ausgeschlafenen Beamten wird dies schneller und zuverlässiger gehen, als bei einen im Dienste schon ermüdeten Beamten, oder bei einem durch Alkohol beeinflussten Beamten. Die durch diese menschlichen Unzulänglichkeiten hervorgerufenen Zeitverluste zwischen den Gesehenen und der Stoppung nennt man die persönlichen Fehler. Das Zusammenlegen dieser persönlichen Fehler mit den Fehlern der Messung ergibt dann die Gesamtfehlergrenze der Stopparten.

Je nach dem Standpunkte des stoppenden Beamten also, je nach seiner körperlichen oder geistigen Verfassung, dem Grade seiner Ermüdung oder seiner Aufmerksamkeit richtet sich die Höhe der Fehlergrenzen.

Da hier die Genauigkeit der Messung einzig und allein von dem Zustande eines einzigen Menschen abhängt und dieser Zustand grossen und unkontrolierbaren persönlichen Schwankungen unterworfen ist, ist die Fehlergrenze mit 18 bis 28 Prozent der tatsächlich ermittelten Schnelligkeit nur einer Art mittlerer Fehlergrenze. Sie kann wesentlich höher sein. Dem Stoppen durch einen Beamten mit einer Uhr kann daher auch normalerweise keiner zu Verurteilung ausreichenden Genauigkeit beigemessen werden.

Die Versuche mit 80 Beamten haben gezeigt, dass bei ein und denselben Beamten grössere Schwankungen sich sogar von einen auf den andern Tag ergeben haben. Die selben Beamten haben an einem Tage sehr gut, schon am nächsten Tage sehr schlecht gearbeitet, bezw. ihr Stoppergebnis war an einem Tage sehr nahe an der tatsächlichen Schnelligkeit des Wagens, am nächsten Tage sehr stark über oder unter der tatsächlichen Schnelligkeit, ja sogar der der mittleren Fehlergrenze.

Dabei kommt in Betracht, dass bei allen diesen Versuchen das Ergebnis wesentlich besser ist, als beim Stoppen in der Praxis. Denn bei diesen Versuchen braucht der stoppende Beamte sich um die Feststellung der Nummer des Wagens überhaupt nicht zu kümmern. Er weiss genau, dass jetzt ein Wagen kommt, den er stoppen muss. Seine ganze Aufmerksamkeit kann er ausschliesslich auf das Stoppen konzentrieren. Stoppt aber ein Beamter auf freier Strecke, so muss er nach dem ersten Stoppen bei der Anfahrt des Wagens diesem nachsehen, hat die Nummer festzustellen, schreibt sie allenfalls gleich auf, darf den Moment des Ausfahrens auf der Strecke nicht verpassen, kurz, er hat soviel zu tun, dass Nervositäthandlungen und Aufmerksamkeitsfehler in viel höherem Grade wahrscheinlich sind, als bei Versuche.

Ist die Stoppstrecke länger als 100 Meter, so vergrössert sich der Messungsfehler entsprechend, so dass in der Praxis beim Stoppen durch einen Beamten mit einer Uhr mit einer Fehlergrenze von 30 Prozent und mehr auf die er rechnete Fahrgeschwindigkeit gerechnet werden muss. Mit anderen Worten: Ist nach dem Stoppergebnis eine Geschwindigkeit von 40 Kilometer gefahren worden, so kann die wahrscheinlich gefahrene Schnelligkeit des Wagens bis zu 12 km. um die errechneten 40 km herumliegen, sowohl nach unten wie nach oben.

3. Stoppen durch zwei Beamte mit einer Uhr.

Hier ist die Genauigkeit wesentlich grösser, die Fehlergrenze wesentlich geringer. Das Stoppen erfolgt in der Weise, dass ein Beamter an der Einfahrtstelle, der andere Beamte an der Ausfahrtstelle der Strecke steht, gewöhnlich in Zivil und wenn möglich versteckt, doch so, dass die Beamten selbst einander sehen können. Bei der Einfahrt des Wagens gibt der dort stehende Beamte seinen Kollegen ein Zeichen mit der Hand. Hat der Beamte an der Einfahrtstelle der Strecke die Uhr, so wird er in dem Moment der Einfahrt des Wagens mit der linken Hand die Stoppuhr in Gang bringen, mit der rechten Hand seinem Kollegen das Zeichen geben, sodann den Wagen nachsehen, die hinten angebrachte Nummer ablesen und aufnotieren. Sein Zeichen bedeutet für den anderen Kollegen, der ja die Strecke und damit die Einfahrt des Wagen auch übersieht, dass dieser Wagen abgestoppt werden soll. Der Beamte in der Ausfahrt gibt in dem Moment, wo der Wagen sein Merkzeichen passiert, ebenfalls ein Winkzeichen, auf welches der Beamte mit der Uhr aufmerken muss, weil er in dem Moment des Winkens die Uhr abzustoppen hat.

Der Beamte an der Ausfahrt schaut auch den Wagen nach, stellt die Nummer fest, schreibt sie sich ebenfalls auf und schreibt ebenfalls die Fahrtrichtung sowie die ungefähre Zeit des Passierens nach seiner Taschenuhr auf.

Der Beamte mit der Uhr muss auch die ungefähre Zeit nach seiner Taschenuhr aufschreiben, damit die Identität des gestoppten Wagens festgestellt wird. Kommt ein Wagen aus der entgegengesetzten Richtung, so gibt der Beamte ohne Uhr sein Winkzeichen. Der Beamte mit der Uhr setzt die Stopp-Uhr in Gang und stoppt bei der Durchfahrt durch sein Merkzeichen wieder ab. Beide schreiben Tageszeiten und Nummer auf u. s. w. Nach Beendigung der Razzia werden die Uhrzeiten verglichen. Soweit diese keinen Zweifel ergeben, erfolgt bei Ueberschreitung der zulässigen Geschwindigkeit die Anzeige.

Dieses Verfahren versagt vollkommen, wenn die Fahrzeuge rudelweise kommen, wie dies sehr oft bei Krafträdern der Fall ist, oder wenn die Fahrzeuge nahe hintereinander fahren und gleichzeitig in der Stoppstrecke sind. Bei rudelweise fahrenden Krafträdern ist das Abstoppen eines einzigen Rades nicht möglich. Bei der gleichzeitigen Anwesenheit mehrerer Wagen in der Stoppstrecke ist es dem Beamten in der Einfahrt nicht möglich, zwei Wagen hintereinander abzustoppen. Der Beamte an der Ausfahrt weiss nicht genau, welcher der in der Stoppstrecke befindlichen Wagen abgestoppt worden ist. Er gibt schematisch bei jedem der die Ausfahrt passierenden Wagen das Winkzeichen, dann steht nicht

fest, auf welchen Wagen sich das Winkzeichen bezog und das Abstoppen ist hinfällig. Es muss daher in jeder Verhandlung eigens gefragt werden, ob sich mehrere Wagen darin befanden. In letzterem Falle kann die Richtigkeit der Stoppung immer angezweifelt werden.

Ausgeschaltet wird der Zweifel natürlich, wenn die Beamten aussagen können, dass sie beide nur den ersten Wagen abgestoppt haben. Es kommt vor, dass bei zwei in etwa gleicher Entfernung hintereinander herfahrenden Wagen die Beamten nur den ersten Wagen stoppen, aber die Nummer beider Wagen aufschreiben. Bleiben nun die Wagen in der Stoppstrecke in ungefähr gleicher Entfernung voneinander und der erste abgestoppte Wagen hat eine zu grosse Geschwindigkeit, so kann eine Verurteilung beider Wagenlenker erfolgen, wenn die Beamten beschwören können, dass die Wagen nicht einander vorgefahren sind und dass sie etwa in derselben Entfernung voneinander die Stoppstrecke verlassen haben, mit der sie eingefahren waren.

Zu beachten ist bei der Stoppung durch zwei Beamten — gleichviel ob mit einer oder mit zwei Uhren — dass die Identität des Wagens bei der Stoppung in Einfahrt und Ausfahrt genau festgestellt wird. Denn gerade in Zeiten grösseren Verkehrs können durch die Staubentwicklung, durch Dreckspritzer, durch Regen, Nebel u. s. w. sich Verwechslungen ergeben.

Bei den Stopp-Proben der oben genannten 80 Beamten ergab sich, dass bei Abstoppen durch zwei Beamte mit einer Uhr der Fehlergrenze 10 Prozent auf die errechnete Geschwindigkeit betrug. Da in der Praxis die Fehlergrenze höher ist, als bei Proben, muss nach den Erfahrungen des Leiters der Bayerischen Verkehrspolizei die Fehlergrenze, welche er die Toleranzgrenze nennt, auf 20 % erhöht werden. In diesen Prozentsatz sollen auch die grossen persönlichen Fehler miteingeschlossen sein, sodass bei einer errechneten Schnelligkeit von 40 km. mit einer Ungenauigkeit von 8 km zu rechnen ist. Darnach wäre es wahrscheinlich, wenn auch nicht ganz sicher, dass bei Stoppung durch zwei Beamte mit einer Uhr bei einer errechneten Geschwindigkeit von 40 km der Wagen tatsächlich nur 32 km gefahren ist. Eine Gewissheit ist dies jedoch nicht. Ueber den Unterschied zwischen Wahrscheinlichkeit und Gewissheit für den Gerichtsfall sprechen wir weiter unten.

4. Stoppen durch zwei Beamten mit zwei Uhren.

Hier verschwinden die Fehler der Streckenmessung so gut wie ganz. Auch die persönlichen Fehler werden in soviel ermässigt, als nicht erst der eine Beamte auf das Winken des anderen Beamten tätig wird, also in diesem Falle nicht bei einer Stoppung die persönlichen Fehler zweier Beamten in Frage kommen. Beide Beamte stoppen ihre gleichgehenden Uhren im Momente der Durchfahrt an der Einfahrt bezw. Ausfahrt ab. Der Beamte an der Einfahrt winkt nach dem Abstoppen seinem Kollegen zu, als Zeichen dafür, dass dieser Wagen abgestoppt werden soll. Beide Beamten lesen nach der Stoppung die Nummer des Wagens ab. Hier kann die Identität des gestoppten Wagens auch dann festgestellt werden, wenn sich zwei Wagen in der Stoppstrecke befinden, weil ja beide Beamte stoppen und jeder Beamte die Nummer des von ihm gestoppten Wagens aufschreibt, desgleichen die Zeit. Haben dann bei der späteren Vergleichung beide Beamte dieselbe Nummer aufgeschrieben, so betrifft die dazu gehörige Zeit bestimmt den gleichen Wagen. Hier hat eben derjenige Wagen das Pech, der gestoppt und aufgeschrieben wird, während die anderen in der Strecke befindlichen Wagen von den Beamten nicht kontrolliert werden können. Diese Wagen müssen die Beamten eben laufen, oder besser gesagt, fahren lassen. Die Fehlergrenze ist bei dieser Stoppart schon bei 100 Meter Stoppgrenze sehr gering, nämlich 4,1 Prozent nach oben oder nach unten der errechneten Geschwindigkeit. Je länger die gestoppte Strecke ist, desto geringer ist die Fehlergrenze. In der Praxis wird sie aus oben gesagten Gründen etwas höher sein, als 4,1 Prozent. Angenommen, die Fehlergrenze wäre in der Praxis 6 Proz., so wäre ein Wagen dessen Geschwindigkeit auf 40 klm durch Stoppen errechnet wird, wahrscheinlich zwischen 37,6 und 42,4 klm gefahren.

Im Allgemeinen ist noch zu sagen: **Voraussetzung jeder Stoppung** ist, dass die beiden arbeitenden Beamten sich gut sehen können. Es ist von mancher Behörde Wert darauf gelegt worden, die abgemessene Strecke möglichst gross zu nehmen. Das Polizeipräsidium in Berlin soll 300 Meter als zur genauen Stoppung notwendig bezeichnet haben. Die Stoppung auf 300 Meter ist jedoch nur auf der freien Strecke möglich, in geschlossenen Ortschaften so gut wie ausgeschlossen. Denn hier wird sich nicht überall eine ganz gerade Strecke von 300 Meter finden lassen oder es werden die Beamten durch den Verkehr auf der Stoppstrecke zu stark behindert, um jederzeit sich zu winken und zuverlässig zu sehen.

Die Möglichkeit, dass andere Irrtümer noch vorliegen, ist natürlich niemals ganz ausgeschlossen. Damit muss man rechnen, wenn man sich darüber schlüssig macht, ob man gegen den Strafbefehl Einspruch einlegen will oder nicht. Der Unterschied zwischen den verschiedenen Arten der Schätzung und Stoppung kann in folgenden Sätzen zusammengefasst werden.

1. Die Schätzung blos durch das Auge immer falsch.
2. Die Schätzung durch einen Beamten mit einer Uhr ist in der Regel falsch, selten richtig.
3. Die Schätzung durch zwei Beamten mit einer Uhr ist innerhalb der besagten Fehlergrenze gewöhnlich wahrscheinlich, jedoch nicht zuverlässig.
4. Die Stoppung durch zwei Beamte mit zwei Stoppuhren ist innerhalb der besagten Fehlergrenze in der Regel wahrscheinlich und zuverlässig.

Aus diesem Grunde gehen die Polizeibehörden darauf aus, dass, wenn möglich, durch zwei Beamte mit zwei Uhren gestoppt wird, weil solchenfalls auch die Gerichte die Stoppung als in der Regel wahrscheinlich und zuverlässig anerkennen. Wird anders gestoppt, so hängt es sehr von der persönlichen Meinung des Richters ab, ob er im gegebenen Falle die Stoppung für zuverlässig ansehen will oder nicht. Die Richter in grösseren Orten mit vielen Fällen werden dazu neigen, in allen Fällen freizusprechen, wo nicht mindestens durch zwei Beamte mit einer Uhr gestoppt worden ist, und wo

nicht die Stoppstrecke den Anweisungen der obersten Verkehrsbehörde entsprochen hat. Kleine Gerichte sind gern geneigt, auf die beeidigte Aussage des betreffenden Wachtmeisters über die Zuverlässigkeit gerade dieser seiner Stoppung zu verurteilen, weil bei ihnen die beeidigte Aussage des Wachtmeisters als diesen Spezialfall betreffende Aussage mehr gilt als allgemeine Erwägungen. Fragen und Hinweise darauf, dass der betreffende Wachtmeister keinerlei Ausbildung im Stoppverfahren hat, sind der Sicherheit der Aussage gegenüber gewöhnlich erfolglos.

Es ist schon die Frage des Unterschiedes zwischen Wahrscheinlichkeit und Sicherheit gestreift worden. Die genannten Prozentsätze der Fehlergrenze geben eine Wahrscheinlichkeitsziffer der tatsächlich gefahrenen Schnelligkeit. Die Möglichkeit, dass die Fehlergrenze im einzelnen Falle grösser ist, ist immer offen. Der Richter soll und darf aber nicht auf eine Wahrscheinlichkeit hin verurteilen, sondern nur auf eine Sicherheit hin. Er muss also die Fehlergrenze noch etwas weiter hinaus stecken, als die von den Sachverständigen errechnete Wahrscheinlichkeitsgrenze geht.

In den eingangs erwähnten praktischen Fällen hat sich das Gericht auf folgenden Standpunkt gestellt, was wir beispielsweise anführen wollen:

Gestoppt wurde durch zwei Beamte mit einer Uhr. Die mittlere und damit wahrscheinliche Fehlergrenze betrug sohin 20 Proz. Bei einer errechneten Geschwindigkeit von 40 Kilometer könnte nach dieser Wahrscheinlichkeit die Geschwindigkeit des Wagens zwischen 32 und 48 Kilometer liegen. Da diese Wahrscheinlichkeit für das Urteil nicht ausreicht, hat das Gericht die Fehlergrenze weiter gesteckt, und es für möglich erklärt, dass tatsächlich noch etwas weniger als 32 Kilometer gefahren worden sind, mit hin auch unter 30 Kilometer, hat deshalb eine Verletzung der Vorschriften als nicht zweifelsfrei erwiesen angenommen und freigesprochen, wenn nicht mehr als 40 Kilometer errechnet wurden.

Der praktischen Handhabung wegen hat das Gericht noch eine andere Berechnung aufgestellt und erklärt:

Angenommen, ein Wagen ist vorschriftsmässig 30 Kilometer gefahren, so kann bei 20 Proz. Fehlergrenze ein Stoppergebnis von 24—36 Kilometer sich errechnen.

Da das Gericht an Stelle der Wahrscheinlichkeit die Sicherheit setzen wollte, dehnte es die Fehlergrenze auf 20—40 Kilometer aus und sprach alle Angeklagten frei, deren Geschwindigkeit von den stoppenden zwei Beamten mit der einen Uhr auf nicht höher als 40 Kilometer errechnet wurde.

Es dürfte wichtig sein, in allen Fällen auf den Unterschied hinzuweisen, der darin besteht, dass die Sachverständigen nur Wahrscheinlichkeitsziffern geben, — während das Gericht Gewissheitsziffern braucht, und dass das Gericht deshalb, wie es in unseren Fällen geschehen ist, in bestimmter Weise über die Wahrscheinlichkeitsziffern hinausgehen u. sich darüber schlüssig machen muss, welche Fehlergrenze es gewissermassen als Gewissheitsgrenze festlegen will.

5. Das Kontrolfahren

Das Kontrollfahren besteht darin, dass ein Kraftfahrzeug, Auto oder Kraftrad mit Anhänger in der jeweils zulässigen Geschwindigkeit durch die Strassen fäährt. Wer das Kontrollfahrzeug überholt, ist zu schnell gefahren, wenn nicht besondere Umstände gerade das Kontrollfahrzeug zu besonders langsamem Fahren veranlasst haben, Umstände, — welche für das überholende Fahrzeug nicht gelten.

Das Kontrollfahren auf dem Lande ist zu kostspielig, zu zeitraubend und zu wenig ausgiebig und dadurch geradezu zwecklos. Es ist die gegebene Ueberwachungsart in der Grossstadt, wo aus den oben geschilderten Gründen eine längere, übersichtlich gerade Strecke zum Abstoppen nicht zur Verfügung steht und die Beamten sich gegenseitig nicht sehen können.

Zu beachten ist hier, dass kein Kraftwagenfahrer einen Rechtsanspruch darauf hat, die für das Durchfahren einer bestimmten Ortschaft zulässige öHchstgrenze — ach tatsächlich zu fahren, denn auch diese SeHhnelligkeit ist nur bei freier Bahn erlaubt. Die Versuchung, unter allen Umständen midestens die zulässige Geschwindig-deUit auch in der Stadt zu fahren, ist natürlich sehr gross, zumal besonders in schwereren Wagen der Fahrer bei geringerer Geschwindigkeit das Gefühl hat, als ob er gewissermassen auf der Stelle trete. Massgebend ist aber die Kautschukbestimmung, dass immer und überall so zu fahren ist, dass der Fahrer unter allen Umständen jederzeit seiner Verpflichtung nachkommen kann, praktisch heisst dies, dass er jederzeit halten kann.

Der Fahrer muss also insbesondere in der Stadt immer damit rechnen, dass ein auch unwahrscheinliches Hindernis ihm in den Weg kommt und muss darnach seine Geschwindigkeit einrichten. In verkehrsreichen Strassen, an Kreuzungspunkten und belebten Plätzen muss daher bei auch sonst verhältnismässig freier Bahn eine viel geringere Geschwindigkeit eingehalten werden, um allen Eventualitäten gerecht werden zu können.

Es empfiehlt sich daher, in den Städten, in welchen Kontrollfahrzeuge laufen, genau darauf zu achten, in welcher Art und mit welcher Schnelligkeit die Kontrollfahrzeuge in den gefährlichen Plätzen zu fahren pflegen. Die gefährlichen Plätze sind den ortsansässigen Kraftfahrern ohne weiteres bekannt.

Ein in der Stadt beanstandeter Fahrer kann sich also nicht darauf berufen, dass er weniger klm als vorgeschrieben gefahren sei, wenn die Insassen des Kontrollfahrzeuges angeben, dass der beanstandete Fahrer an der beanstandeten Stelle, mit Rücksicht auf die Gefährlichkeit jener Oertlichkeit, mit Rücksicht auf den Verkehr oder sonstige Umstände schneller gefahren sei, als dass er allen Eventualitäten hätte gerecht werden können, d. h. allenfalls hätte auf genügend kurze Entfernung anhalten können. Insoweit ist das Kontrollfahren viel weitgehender als das nur die Kilometerzahl der Fahrt festlegende Stoppen.

Aber, da hier ein festlegbares Mass fehlt und es sich in allen Fällen nur um Ermessungsgründe handelt, ist es auch für die kontrollierenden Beamten schwer und verantwortungsreich, ihr Urteil zu fällen, wenn nicht gerade ein krasser Verstoss vorliegt. Aufgabe und Ziels der Kontrollfahrten ist es deshalb, in erster Linie nicht die anderen Fahrzeuge aufzuschreiben und zur Bestrafung zu bringen, sondern durch ihr Beispiel, durch die Tatsache ihrer Anwesenheit und dadurch, dass sie fehlerhafte

Fahrer ermahnen, die Ordnung aufrechtzuerhalten. Mit anderen Worten, die Kontrollfahrzeuge sollen das Falschfahren nicht bestrafen, sondern es verhindern. Ausgesprochenermassen in diesem Sinne sind beispielsweise die Verkehrsfahrzeuge in München tätig, welche diejenigen Fahrer, die sie beanstanden zu müssen glauben, an Ort und Stelle darauf aufmerksam machen, dass zu schnell gefahren wird, dass falsch gefahren wird usw. Die Kontrolleure fahren deshalb auch in voller Uniform.

Zweifelsfrei ist diese Art der Aufrechterhaltung der Ordnung nicht nur die menschlich sympathischere, sondern auch weitaus geeigneter, Unfälle zu verhüten. Denn hier wird der Fehler an Ort und Stelle abgestellt, während beim „Aufschreiben" der Schnellfahrer oder Falschfahrer fehlerhaft weiterfährt und erst nach Wochen durch die Strafbefehle in Erfahrung bringt, dass er dann und dann und da und dort falsch gefahren sei. Da solche Abmahnungen auch nicht zu den Alltäglichkeiten jedes Fahrers gehören, wird sich jeder Stadt-Fahrer auch jede Stelle, an der er einmal ermahnt wurde oder an welcher er die Ermahnung einer anderen mitangesehen hat, wohl merken, ganz abgesehen davon, dass jeder Fahrer jederzeit mit der Beobachtung durch ein nachfahrendes Kontrollfahrzeug rechnen muss.

Zum Schluss sei noch auf eine Gefahr hingewiesen: Viele polizeiliche Verwaltungen lassen es beispielsweise zu, dass in den Ausmündungsstrassen der Stadt in die freie Landschaft schon ein schnelleres Tempo als vorgeschrieben angeschlagen wird, freie Strecke vorausgesetzt. Hier handelt es sich immer nur um eine stillschweigende Duldung, auf welche sich kein Kraftfahrer im Ernstfalle berufen kann.

Da in den Ausmündungsstrassen der Verkehr nicht so gross ist, diese Strassen auch gewöhnlich gerade Strecken haben, ist die Möglichkeit und Gefahr der Abstoppung dort gegeben, auch mit der Möglichkeit zu rechnen, dass missgünstige Beamte einen Fahrer zur Strecke bringen, welcher sich allzusehr auf die Toleranz anderer Beamter in den Ausmündungsstrassen verlassen hat.

Erst recht hängt der Fahrer wegen Schnellfahrens, wenn ihm auf dieser Strecke irgendetwas passiert. Denn dann ist von Toleranz nicht mehr die Rede, dann gilt nur der Buchstabe der Verordnung. Der Fahrer hat sich dann allein dadurch, dass er über Höchstgeschwindigkeit gefahren ist, ins Unrecht gesetzt, wenn er auch sonst noch so vernunftgemäss gehandelt hat, und wenn sein Hindernis, ob Sache, Tier oder Mensch, noch so unsinnig sich verhalten hat.

—::—

Etwas über Polizeistrafen

Es ist eine altbekannte Sache, dass in vielen Ortschaften die Strafen für kleine Uebertretungen der Chauffeure nicht dazu erlassen werden um einem Uebel abzuhelfen, sondern um die Polizeikasse zu füllen. Denn sonst wäre unmöglich, dass ein Automobilist deswegen bestraft wird, weil er mit einer Geschwindigkeit von 16 km in der Stunde gefahren ist, wogegen im übrigen Polen 40 klm in der Stunde gefahren werden darf. Dass dieses neue Gesetz in Poln. Oberschlesien bisher nicht eingeführt wurde, liegt nicht etwa daran, dass hier schlechtere Wagen laufen oder schlechtere Wege sind als im übrigen Polen, sondern daran, dass der Schlesische Sejm dieses Gesetz bisher für Oberschlesien nicht bestätigt hat, sodass hier noch immer das alte deutsche Gesetz vom Jahre 1909 u. 1910 verbindlich ist. Es ist eine einzig stehende Tatsache, dass es in Europa noch einen Winkel gibt, wo seit 20 Jahren trotz den Fortschritten der Automobiltechnik die Automobil-Vorschriften nicht geändert wurden. Auf Grund der alten schon längst überholten Bestimmungen zahlt noch so mancher Strafen, die man glattweg als Schikane betrachten kann. Deswegen wäre es von Interesse darauf hinzuweisen, wie diese Sachen in den westlichen Staaten in Europa gehandhabt werden. Trotz der dort der neuen Zeit angepassten Automobilgesetzgebung wird dort von den massgebenden Stellen immer wieder darauf hingewiesen, das Publikum und damit auch die Automobilisten nicht zu schikanieren. So hat z. B. die preussische Regierung eine Verordnung erlassen, die wir untenstehend wiedergeben.

* * *

Der preussische Minister des Innern hat in einem Runderlass an alle Polizeibehörden und die Beamten der Landjägerei Richtlinien über den Erlass polizeilicher Strafverfügungen und die Erteilung von polizeilichen Verwarnungen gegeben.

Nach den Beobachtungen des Ministers wird von zahlreichen Ortspolizeibehörden noch zu viel und zu hoch gestraft. Polizeibehörden im modernen demokratischen Staate sollen in erster Linie durch Aufklärungen Einsicht und Verständnis für polizeiliche Notwendigkeiten fördern. Sie bedienen sich dazu der Presse wie der in Frage kommenden Verbände und Vereinigungen. Hinsichtlich der Frage,

wann gestraft werden solle,

bestimmt der § 153 StPO. für Uebertretungen,

dass von einer Strafe abgesehen ist, wenn die Schuld des Täters gering ist und die Folgen

der Tat unbedeutend, es sei denn, dass ein öffentliches Interesse an einer Bestrafung besteht.

Die Schuld ist im allgemeinen als „gering" anzusehen, wenn es sich um erstmalige Uebertretungen handelt, es sei denn, dass die Uebertretung augenscheinlich mutwillig begangen ist oder unter grob fahrlässiger Vernachlässigung von solchen Vorschriften, deren Kenntnis und Beachtung mit Rücksicht darauf, dass sie sich auf ein dem Uebertreter örtlich oder sachlich besonders vertrautes Gebiet beziehen, von diesem unbedingt verlangt werden muss.

Die Folgen der Tat sind als „unbedeutend" anzusehen, wenn die Uebertretung lediglich geeignet war, eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung nach sich zu ziehen, nachteilige Folgen aber nicht gehabt hat.

Falls geringe Schuld und unbedeutende Folgen vorhanden sind, ist ein öffentliches Interesse an einer Bestrafung nur in besonderen Ausnahmefällen anzuerkennen, im allgemeinen ist von einer Bestrafung abzusehen.

Sind die Voraussetzungen des § 153 StPO. gegeben, so ist eine

polizeiliche Verwarnung

zu erteilen. Es verwarnt mündlich jeder Exekutivbeamte an Ort und Stelle, es verwarnt mündlich oder schriftlich der Polizeiverwalter oder die von ihm beauftragte Stelle. Die Verwarnung hat den Umständen des Falles und der beteiligten Personen entsprechend sachgemäss und taktvoll zu erfolgen. Sie hat zum Ausdruck zu bringen, dass die gerügte Handlungsweise die öffentliche Ordnung und Sicherheit gefährdet und der Uebertreter ersucht wird, in Zukunft entsprechend den geltenden Vorschriften zu verfahren. Bei schriftlicher Verwarnung ist für den Fall einer erneuten Zuwiderhandlung Bestrafung in Aussicht zu stellen.

Muss gestraft werden, so ist die Strafe nach der Tat und der Person festzusetzen. Es wird noch immer übersehen, dass die gleiche Strafe den Armen und den Wohlhabenden völlig verschieden trifft.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Uebertreters,

die in der Regel genügend bekannt sein werden, sind daher zu berücksichtigen. Anträgen auf Ratenzahlung ist stets stattzugeben, falls für die bestrafte Person die sofortige Zahlung einer Geldstrafe eine unbillige wirtschaftliche Härte bedeutet.

Die Vollstreckung einer anstatt der festgesetzten Geldstrafe angedrohten Haftstrafe sollte nicht die Regel sein;

insbesondere gegenüber erstmalig bestraften Personen, die wegen ihrer wirtschaftlichen Lage die Geldstrafe nicht zahlen können, sollte sie nicht zur Anwendung kommen. In diesen Fällen wird ein Begnadigungsverfahren einzuleiten sein.

Zum Schlusse verbietet der Minister, die Zahl der von Polizei- und Landjägereibeamten vorgelegten Anzeigen zum Massstabe der Beurteilung ihrer Leistungen zu machen.

* * *

Es wäre zu wünschen, dass auch bei uns von den höheren Verwaltungsbehörden in diesem Falle der Wojewodschaft an die einzelnen Urzędy Okręgowe und die Polizei-Direktionen eine Verfügung erlassen wird, dass eine Schikanierung der Automobilisten nicht im Sinne der Behörden liegt und die Strafen dem Vermögensverhältnissen angepasst werden. Denn es ist ungerecht, dass ein Chauffeur für eine kleine Uebertretung gleich 30 Złoty zahlen muss. Wir wollen diejenigen Fahrer, die es verdienen bestraft zu werden, absolut nicht in Schutz nehmen, können es jedoch nicht verstehen, dass hier in Oberschlesien die Automobilisten dafür bestraft werden, dass unsere Behörden zu langsam arbeiten, indem sie nicht die neuen Automobilvorschriften die in ganz Polen verbindlich sind, auch nicht bei uns einführen.

Die Fahrtgeschwindigkeit und ihre Kontrolle

(Luft- und Kraftfahrer)

Vom Kriminalinspektor Halm, Heilbronn.

Mit der Zunahme des Verkehrs, insbesondere desjenigen mit Kraftfahrzeugen aller Art, erhöhen sich auch die Anforderungen für eine glatte Abwicklung. Wenn es auch Aufgabe der Polizei ist, den Verkehr zu meistern, so kann doch hierbei auf die Hilfe aller am Verkehr Beteiligten nicht verzichtet werden. — „Die Bestrafung durch die Polizei ist nicht immer das geeignete Mittel, die Innehaltung der Verkehrsvorschriften zu erzwingen und Auswüchse zu bekämpfen", heisst es in einem Erlass des preussischen Ministeriums für Handel und Gewerbe, „vielmehr ist ein verständnisvolles Zusammenarbeiten der Kraftfahrzeugführer mit der Polizei notwendig". Alle Fahrzeuglenker, Radfahrer und Fussgänger müssen zu gegenseitiger Rücksichtnahme erzogen werden.

Bei der fortdauernden Zunahme von Verkehrsunfällen ist es wohl angebracht, alle Mittel anzuwenden, die geeignet erscheinen, den mit der Steigerung des Verkehrs gleichzeitig in verstärktem Masse wachsenden Unglücksfällen entgegenzutreten. Ein solches Mittel sind auch die in der Kraftfahrzeugverkehrsordnung enthaltenen Vorschriften über die Fahrgeschwindigkeit.

Die KVO. bestimmt ganz allgemein in § 17, dass der Führer zur gehörigen Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeuges verpflichtet ist, und in § 18 Abs. 1, dass die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten ist, dass der Führer in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten. Unter Umständen muss der Führer so langsam fahren, dass das Fhrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann, und zwar einmal nach § 18 Abs. 2, wenn der Ueberblick über die Fahrbahn behindert, die Sicherheit des Fahrens durch die Beschaffenheit des Weges beeinträchtgt ist oder lebhafter Verkehr herrscht, und dann nach § 20, wenn der Führer merkt, dass ein Pferd oder ein anderes Tier vor dem Kraftfahrzeug scheut oder dass sonst

durch das Vorbeifahren mit diesem Menschen oder Tiere in Gefahr gebracht werden. Diese Vorschriften gelten auch bei Fahrten auf der Landstrasse. In einem Reichsgerichtsurteil heisst es:

„Der Führer muss die Fahrgeschwindigkeit stets so regeln, dass er jederzeit in der Lage ist, einen nach den Umständen erkennbar möglichen Zusammenstoss mit Personen oder Sachen zu vermeiden. Er muss, und zwar auch auf offener Landstrasse, immer mit der Möglichkeit rechnen, dass sich auf dem von ihm noch nicht zu übersehenden entfernteren Teile seiner Fahrbahn Hindernisse befinden. Er darf sich deshalb keinem Punkte der vor ihm liegenden Fahrbahn so schnell nähern, dass er ein dort auf ihr befindliches Hindernis erst in dem Augenblick bemerken kann, wo er ihm nicht mehr auszuweichen vermag."

Obwohl diese Vorschriften vollauf genügen würden, ist in § 18 Abs. 3 bestimmt, dass die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortsteile bei Kraftfahrzeugen bis zu 5,5 t Gesamtgewicht 30 km in der Stunde beträgt, dass aber die höhere Verwaltungsbehörde Geschwindigkeiten bis zu 40 km zulassen kann. Darüber hinaus werden in § 30 die Ortspolizeibehörden ermächtigt, mit Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde Höchstgeschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km std. vorzuschreiben, allerdings nur im Rahmen von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr. Von dieser Ermächtigung sollte nur in den allerdringendsten Fällen Gebrauch gemacht werden, weil ein Uebermass von Höchstgeschwindigkeitsbeschränkungen der Wesensart des Kraftverkehrs, die in der schnellen Ueberwindung von Raum und Zeit liegt, Abbruch tut.

Bei der Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit wird auch weder der Fahrer (Alter! Erfahrener Fahrer oder Anfänger!), der Wagen (insbesondere ob Zwei- oder Vierradbremsen vorhanden) noch die Beschaffenheit der Strasse (glatte oder rauhe Oberfläche, trocken oder nass) und die Tageszeit (Tag oder Nacht) berücksichtigt.

Es ist aber eine durchaus irrige Ansicht zu glauben, dass inerhalb geschlossener Ortsteile unbedingt mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefahren werden dürfe. Dem stehen die oben angeführten allgemeinen Bestimmungen über die Fahrgeschwindigkeit entgegen. Nach einer Reichsgerichtsentscheidung braucht zur Feststellung des rechtswidrigen Verhaltens eines Kraftfahrzeugführers nicht nachgewiesen werden, dass die Höchstgeschwindigkeit überschritten wurde, sondern es genügt, dass nach der Sachlage (so z. B. bei der Annäherung an belebte Strassenkreuzungen) ein bedeutend langsameres Fahren geboten war. Auch muss der Fahrer mit Unbesonnenheiten des Publikums, vor allem bei spielenden Kindern, rechnen und seine Fahrgeschwindigkeit danach einrichten. Wenn auch sehr oft das rasche Fahren als Ursache von Verkehrsunfällen festgestellt wurde, so ist damit nicht gesagt, dass in allen diesen Fällen — soweit Kraftfahrzeuge in Betracht kommen — die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wurde, sondern es war eben nach der Sachlage ein langsameres Fahren geboten und der Führer konnte sein Fahrzeug nicht auf kürzeste Entfernung zum Stehen bringen.

Es ist lange nicht so wichtig festzustellen, ob z. B. auf einer breiten übersichtlichen Strasse ein Kraftfahrzeugführer die zulässige Höchstgeschwindigkeit in geringem Masse überschreitet, als darauf zu achten, dass er auf andere Fahrzeuge und Fussgänger gehörig Rücksicht nimmt. Das Reichsgericht hat in einer Urteilsbegründung ausgeführt, dass „es ausschlaggebend für die Frage des fahrlässigen Verhaltens auf die im Strassenverkehr gebotene Rücksicht auf die übrigen am Verkehr Beteiligten und Berechtigten ankomme". Entscheidend ist demnach, ob der Kraftfahrzeugführer rücksichtsvoll oder rücksichtslos fährt. Es kann bei sehr starkem Verkehr ein Kraftfahrer auch rücksichtslos fahren, wenn er die vorgeschriebene Geschwindigkeit durchaus einhält, während er auf leerer Strasse rücksichtsvoll fährt, wenn er die bestehenden Höchstgeschwindigkeiten auch in geringem Masse überschreitet.

Das seither übliche Abstoppen durch zwei Beamte mit Stoppuhren — von dem die Grossstädte übrigens schon längst abgekommen sind — muss als zwecklos betrachtet werden, weil es auf einer übersichtlichen, mindestens 200 oder besser 400 m langen Strecke und bei geringem Verkehr erfolgen muss, also dort, wo die Gefahrenquellen an und für sich gering sind. Von wirklichem Wert ist meines Erachtens nur die Kontrolle durch Beamte in Kraftfahrzeugen. Diese können dem Kraftfahrer durch unübersichtliche und verkehrsreiche Strassen folgen und dabei feststellen, ob der Kraftfahrer tatsächlich rücksichtslos fährt. — „Die Geschwindigkeitskontrollen", schreibt Oberregierungsrat Paetsch, Berlin, in der „Polizei", „sind unnötig", sie belasten einerseits den Polizeibeamten und entziehen ihn einer grösseren Aufgabe, den Verkehr zu regeln, andererseits können sie sich zu einer zwecklosen Belästigung des Publikums auswachsen."

Berliner Automobil-Ausstellung

Dieser Tage schlossen sich die Tore der Berliner Ausstellung auf dem Kaiserdamme, einer der grössten Ausstellungen, die jemals veranstaltet wurden. Von dem Interesse, welches sie erweckte, zeugen am besten jene Umstände, dass sie gegenüber anderen Jahren um 2 grosse Bauten erweitert werden musste, so dass insgesamt in 4 umfangreichen Palais, ausser dem Raume zwischen dem 2. und 3. Gebäude, welcher den Hilfsmaschinen vorbehalten war, ausgestellt wurde, während draussen am freien Platz die Wagen vorgeführt wurden.

Die Zahl der Aussteller betrug weit über 1000 und durch den internationalen Besuch und Konkurenz konnte man sich eine Vorstellung von der Bedeutung der Automobilindustrie für den Welthandel und ihrer Wichtigkeit für den Transport überhaupt machen.

Von dem richtigen Begriff des Motortransportes auch unter der breitesten Bevölkerung, zeugt am besten der ungewohnte Ausstellungsbesuch, welcher den 6. Tag der Ausstellung die Zahl von 300.000 erreichte. Manche Tage verzeichneten bis 75.000 Besucher.

Die ganze Ausstellung war im Zeichen des Fortschrittes. Ausgestellt wurde die heutige Industrie, aber auch die Richtung der Entwicklung der Zukunft.

Eine wirkliche Ueberraschung waren die Preise der ausgestellten Wagen, insbesondere der deut-

schen, die so gewählt waren, dass sie allen ausländischen konkurrieren konnten. Die beste Vorstellung machen wir uns aus dem Vergleiche der Preise der billigsten Wagen auf der Ausstellung in folgender Tabelle:

Einheimische deutsche 4-Zylinder-Wagen:

DKW	2500—3950 M
Dixi	2995—5450 M
Opel	3000 M
Hanomag	3900 M
Brenabor	4000 M
Wanderer	5600 M

Ausländische 4-Zylinder-Fabrikate:

Ford	3455 M
Chevrolet	3725 M
Fiat	3950 M
Citroën	4450 M
Chrysler	5300 M

Aber auch die zunehmende Bedeutung des ruhigen sechszylindrigen Betriebes ist durch Preise respektiert. Viele gute sechszylindrige Wagen sind auch schon für denselben Preis wie 4-zylindrige zu erhalten, was auch aus den angeführten Preisen der billigsten ausgestellten sechszylindrigen deutschen u ausländischen Fabrikate zu ersehen ist.

Deutsche 6-Zylinder-Wagen:

Opel	5400 M
NSU.	5500 M
Mathis	5980 M
Brenabor	6000 M
Adler	6700 M
Wanderer	6995 M
Daimler-Benz	7100 M

Ausländische 6-Zylinder-Wagen:

Citroën	5650 M
Erskine	5850 M
Pontiac	5975 M
Dodge	6400 M
Praga-Alfa	7125 M
Chrysler „65"	7300 M

Im Bau der Karosserie überwiegt die Richtung das Auge durch eine schöne, aber sonst ruhige Linie und fabelhafte Ausstattung zu fesseln. Einer wachsenden Gefälligkeit erfreuten sich die geschlossenen Wagen. Weiter bewährte sich auch sehr gut der heute schon durchwegs bekannte, künstlich verlängerte Kühler, welcher dem Wagen vorn eine sehr niedrige Gestalt verleiht. Amerika brachte dies als erste, aber auf der Berliner Ausstellung besass diese Form schon der grösste Teil der ausgestellten Wagen. Weniger schon wurde die verkürzte Kühlerlänge, wie dies zu erst der Chrysler bei seinem Typ De Soto brachte, nachgeahmt. Er verengt die Breite des Kühlers derweit, so dass er den Eindruck eines engen glänzenden Streifens auf der Motorhaube macht, womit er aber viel gewinnt. Der ganze Wagen erscheint durch diese Verlängerung der Motorhaube ebenfalls etwas länger. Es ist dies eine sehr gute Idee und ich glaube, dass viele Wagen durch deren Benützung viel gewinnen würden. Eine grosse Sorge wird auch den billigsten Wagen gewidmet. Heute weiss man schon aus Erfahrung der Psychologie des Kaufenden, dass alles der Billigkeit angemessen werden kann, das Aeussere aber den Eindruck eines teueren Wagens machen muss. Kurz gesagt: „Der Effekt und nicht der Wert wird gesucht."

Auf der Ausstellung waren wirklich einige gute Lösungen von billigen Wagen. Z. B. der neue DKW (2-Takt 4-Zylinder), welcher durch seine Zurichtung der kleinen Tatra sehr ählich sieht, insbesondere durch die Form der äusseren Ausstattung und der Trittbretter. Auch vielleicht dadurch, dass er keinen Rahmen besitzt und die Karosserie sehr niedrig eingebaut ist.

(Fortsetzung folgt.)

Die Fabrikation von Gummi in Polen

In Polen steckt die Gummifabrikation genau so wie die Automobilindustrie noch in den Kinder-Kinderschuhen. Trotzdem können wir fesstellen, dass die Erzeugnisse verschiedener Gummi-Fabriken mit Auslandserzeugnisse konkurrieren können.

Die Hauptabnehmer der Autoreifen-Produktion werden wohl die Militär- und Staatsbehörden, welche dadurch der jungen Industrie auf die Beine helfen müssen. Folgende Unternehmen befassen sich in Polen mit der Produktion von Gummiartikeln, „Kauczuk", „Pepege", „Wargum", „Polonit", „Pneumatyk", „Gumma", „Rubber" und einige kleinere fabriken.

Es ist Staatsinterersse, dass die Fabrikation von Autoreifen u. Schläuchen in Polen augenommen wird.

Wie wir erfahren, beabsichtigt dieses die Firma „Pepege" aus Grudziądz in allernächsten Zeit zu machen, welche ochon jetzt bei der Fabrikation von anderen Gimmifabrikation ca. 5000 Arbeitskräfte beschäftigt.

Verschiedenes

Aus Anlass Ihres im Februar stattfindenden Geburtstages senden wir den Kollegen Gusenberg (8), Gotzmann (3), Koll (10), Cibis (11), Obrich (1), Danielczyk (12), Kuballa (12), Lenard (13), Speta (19), Stachulla (20), Owczarek (21), Gregorczyk (24), Weleda (29), Klima (28),

die herzlichsten Glückwünsche.

Der Vostand.

Zwei Blüten von Streikbrechern.

In der vorigen Nummer mussten wir uns schon leider mit den beiden „Auch - Chauffeuren" Kucharczyk und Koziolek befassen. Zu unserem Bedauern sind wir gezwungen, auch diesmal auf die Taten dieser beiden Streikhelden hinzuweisen. Dem Koziolek wurde der Autobuss-Führerschein entzogen. Dies geschah wegen Schmuggel und deswegen weil er innerhalb einiger Tagen durch Ueberfahren einen Menschen schwer verletzt und einen anderen totgefahren hat. U. E. nach nach wäre das Grund genug den Koziolek das Fahren von Autos bis zur gerichtlichen Entscheidung zu verbieten. Trotzdem derselbe kein Recht hat einen Autobus zu führen, sieht man ihn jedoch noch bis jetzt weiter fahren. Wir fragen die massgebenden Behörden an, welche Schritte unternommen wurden, um derartige Uebertretungen zu vermeiden und was getan wird, um die Kleinbahngesellschaft, welche Arbeitgeber ist, dem-

entsprechend zu bestrafen, da sie einen Chauffeur weiter als solchen beschäftigt, trotzdem ihr bekannt ist, dass derselbe keinen Autobus-Führerschein besitzt.

Zweitens: Wie verhaltet sich die Sache mit dem Chauffeur Kucharczyk P., der eines Nachts mit dem Personenwagen von Herrn Niesner aus Katowice spazieren gefahren ist und der Wagen erst nächsten Tag durch die Polizei in einer r Reparaturwerkstatt von Katowice in unfahrbarem Zustande gefunden wurde. Wir werden uns die Arbeit machen, uns mit seiner Vergangenheit etwas näher zu befassen. Den Herrn Direktor Wrede von der Kleinbahngesellschaft möchten wir fragen, ob ihm die Konferenzen bekannt sind, die Kucharczyk und Koziolek in seiner Badestube mit einer Person von seinen Hausangestellten abgehalten haben.

Reorganisation des Luftverkerhrs in Polen

In Anbetracht dessen, dass in Polen die Konzessionen für die in Polen bestehenden privaten Luftverkehrs-Gesellschaften erloschen sind, beschloss die Regierung eine staatliche Luftfahrt-Gesellschaft zu gründen welche unter Beteiligung der grösseren Städte in Polen auch zustande kam. Die neu gegründete Gesellschaft trägt den Namen „Lot" und betreibt ab 1. I. 1928 r. den Verkehr auf den Linien Warszawa — Katowice, Warszawa — Lwów, Warszawa — Wien, Warszawa — Danzig, Poznań — Warszawa, Katowice — Kraków, Katowice — Brno, Brno — Wiedeń,

Die Regierung ist von der Ansicht ausgegangen, dass die privaten Luftfahrt - Gesellschaften sowieso vom Staate finanziell unterstützt werden müssen, sodass es einfacher ist, wenn der Staat diese Gelder behält und die Sache selbst übernimmt.

Der Flugpark besteht aus „Junker"- und „Fokker"-Maschinen (6 u. 10 Sitzer), welche die Garantie für sichere, pünktliche u. bequeme Beförderung der Passagiere bieten.

Informationen erteilen die Auskunftsbüros des „Lot", welche sich auf den einzelnen Flugplätzen befinden.

Anzahl der Auto-Omnibusse in Polen.

Am 30. Dezember 1925 waren in Polen 756 Autobusse, am 30. Oktober 1928 dagegen schon 1789. Diese Zahl reicht noch nicht bei weiten an die Zahlen des Auslandes heran. Hoffen wir, dass unsere Behörden bald das Strassen-Netz besser ausbauen werden. Dann werden auch bestimmt mehr Autobuslinien im Betrieb sein, da das Fahren auf schlechten Strassen zu teuer kommt.

Neue Weltrekorde.

Die bekannten Sportgrössen Desvaux, Gouttes und Hosley stellten in Monthlery auf „Lombard" 1 100 cm 6 neue Rekorde in folgenden Zeiten auf

500 km in der Zeit von 3 Std. 19. Min. 32,57 Sek.
500 Meilen (engl.) in der Zeit von 5 Std. 21 Min. 25,4 Sek.
in 3 Std. 459,684 km
in 6 Std. 906,971 km
200 km in 1 Std. 17. Min. 32,94 Sek.
200 Meilen (engl.) in 2 Std. 6 Min. 59,13 Sek.

Antragsformulare für Prolongation der Führerscheine und Zulassungs - Bescheinigungen sind im Verbands-Sekretariat zu erhalten.

Die Produktion von Rohöl in Polen

betrug in den Jahren

1919	831 700 Tonnen
1921	704 700 „
1925	811 925
1926	796 087 „
1927	722 596 „

Benzin wurde im Jahre 1927 99 280 Tonnen, Gazolin 25 230 Tonnen gewonnen.

Der Verbrauch von Benzin in Polen war im Jahre:

1925	24 826 Tonnen
1926	33 157 „
1927	50 465 „

Ausgeführt wurden ins Ausland im Jahre:

1925	66 537 Tonnen
1927	62 186 „

In Polen entfällt auf den Kopf der Bevölkerung kaum 2 kg. Benzin, in Frankreich dagegen 21 kg, in England 35 kg. und in den Vereinigten Staaten von Amerika — 200 kg.

Automobil-Ausstellungen im Jahre 1929

5.—12. Januar, New-York.
11.—20. Januar, Amsterdam.
26. I. bis 2. II. Chicago.
30. I. bis 16. II., Kairo.
22. II. bis 3. III. Kopenhagen.
10.—17. März, Wien.
15.ä24. März, Genf.
12. April, Mailand.
Von Mai bis November, Barcelona.
18. Mai, Budapest.
3. Oktober, Paris. (Personen-Autos).
17. Oktober, London.
23.ä31 Oktober, Prag.
24. Oktober, Paris. (Motorräder).
14. November, Berlin.
21. November, Paris (Lastautos).
7. Dezember, Brüssel.

Ausserdem finden noch zwei Ausstellungen statt, zu welchen die Termine noch nicht festgesetzt sind im Februar in Helsingfors und im Mai in Poznań.

Zur Fusion Chrysler Dodge. Durch die Fusion mit Dodge bekommt die Chrysler-Gesellschaft die Führung über ungefähr 15 moderne Fabriken. Die Dodge soll als Untergruppe von Chrysler fungieren, die dadurch eine der grössten Produzenten von Personenautomobilen wird. Auch in der Hertellung von Lieferwagen nimmt sie eine führende Stellung ein. Chrysler plant den Bau von weiteren Fabriken in Deutschland, Belgien und England. Der gesamte-Export der beiden fusionierten Gesellschaften wird au rund 75 Mill. Dollar geschätzt.

Erstes Halbjahr General Motors Corp. Die Gesellschaft weist ihre Gesamtaktiva mit 1206 Mill. Doll. aus. Die Nettoumsätze des ersten Halbjahres betrugen 809 Mill., wovon 450 Mill. Dollar auf das zweite Quartal entfallen. In der gleichen Zeit stellte sich der Reingewinn auf 158 Mill. Dollar, woran das zweite Quartal mit 91 Millionen beteiligt war.

Opel wird A.-G. mit 50 Mill. Mark. Seit einiger Zeit sind Verhandlungen im Gange, um die Automobilfabrik Adam Opel in Rüsselsheim a. Main in eine A.-G. umzuwandeln. Die Höhe des Aktienkapitals soll mit 50 Millionen Mark in Aussicht genommen sein. Die neue A.-G. wird, wie Berliner Blätter melden, eine reine Familiengesellschaft bleiben.

Die Welterzeugung von Automobilen. Die Automobilabteilung des Handelministeriums der Vereinigten Staaten von Amerika hat eine Statistik der Welterzeugung und des Bedarfs an Automobilen für 1927 veröffentlicht. Daraus ist zu ersehen, dass die Welterzeugung an Automobilen im Jahre 1927 kleiner war, als im Jahre 1926 und zwar um fast 1 Million Wagen. (17.5 Prozent). Die Ausfuhr im Jahre 1927 stieg in Grossbritannien, den Vereinigten Staaten, Deutschland und der Tschechoslowakein; die Ausfuhr der letzten zwei Staaten ist um etwa 100 Prozent gestiegen. Etwa 50 Prozent der Weltproduktion entfallen auf den Ersatz alter Wagen. Die Erzeugung im Jahre 1928 wird nach der Schätzung des amerikanischen Minsteriums etwa den Stand von 1925 erreichen.

Wieviel Teile hat ein Auto. Die wenigsten Kraftwagenbesitzer können sich auch nur einen annähernden Begriff machen, aus wieviel Einzelheiten ihr Fahrzeug besteht. Eine Automobilfabrik hat alle einzelnen Teile ihres Standardtyps auf grosse Holztafeln einzeln aufgezogen und in ihrem Schaurame ausgestellt. Die Ausstellungstafeln, die nunmehr sämtliche Einzelteile enthalten, nehmen zwei Stockwerke ein und gewähren so auch den Kunden Einblick in die kleinsten Detail, die nicht weniger als 12.000 Einzelteile umfassen. Nicht nur die rein motorischen Teile, sondern auch die Bestandteile der Karosserie, sowie des gesamten Zubehör sind ausgestellt.

24 Automobile verbrannt. Nach einer Havasmeldung aus Knocke (Belgien) ist in einer dortigen Garage ein Feuer ausgebrochen, dem sämtliche in der Garage befindlichen Automobile zum Opfer gefallen sind. Der Schaden wird auf mehr als eine Million geschätzt.

Belgien.

Anlässlich des Concours d'Elégance fand vom 21. Juli bis zum 5. August in Ostende eine internationale Automobilausstellung statt für Kraftwagen, Motorräder und Zubehör. Ausgestellt haben so ziemlich alle Marken, die in Belgien vertreten sind. Der Erfolg der Ausstellung ist bedeutend gewesen und sehr gute Geschäfte sollen in der Zeit vom 21. Juli bis zum 5. August abgeschlossen worden sein. Der durchschnittliche Tagesbesuch betrug 4000 Personen.

Das belgische Finanzministerium hat Mitte August wie alljährlich genaue Angaben gemacht über die Anzahl der Motorfahrzeuge, die in Belgien im Verkehr sind. Für das Jahr 1927 stellen sich die Zahlen wie folgt:

Automobile in Privatbesitz	57.433
Taxen und sonstige Mietautos	5.229
Leichte Omnibusse	803
Leichte Transportwagen	26.849
Schwere Omnibusse	308
Schwere Lastwagen	6.236
Motorräder	32.686
Motorboote	338
Insgesamt:	129.882

Die Motorisierung der Verkehrsmittel hat somit in Belgien einen nicht so grossen Fortschritt angenommen, wie man anfangs 1927 wohl erwartet hatte, Ende 1926 waren bereits 121.996 Motorfahrzeuge im Verkehr. 1927 sind also nur 7.886 weitere hinzugekommen. Unter Einschluss der Motorräder hat also nunmehr rund jeder 55. Belgier ein Motorfahrzeug. Mit dieser Zahl steht Belgien noch etwas hinter Frankreich und England zurück. Noch eine Zahl ist in dieser Beziehung recht interessant. Der belgische Staat hat im Jahre 1927 an Steuern für alle durch den Benzinmotor betriebenen Fahrzeuge insgesamt genau 64,382.033 belgische Franken eingenommen.

London.

In London ist der obligatorische Verkehrsunterricht in sämtlichen Schulen eingeführt worden. Den Unterricht erteilen dazu besonders ausgebildete Verkehrs-Fachleute von der Polizei.

Wan werden wir das bei uns erleben?

50 Autos rutschen einen „Berg" hinunter

Die Wagen infolge Glatteis nicht zu halten.
20 Autos schwer beschädigt.

Auf der Chaussee Potsdam — Wannsee hatte sich am Sonntag nachmittag Glatteis gebildet, das besonders am Kilometerberg für den Autoverkehr verhängnisvoll wurde. Es war versäumt worden, Sand zu streuen. Infolgedessen kamen die Wagen auf der stark abschüssigen Strasse ins Rutschen und glitten trotz sofortigen Bremsen den Berg hinunter. Die nachfolgenden Autos fuhren auf die ersten Wagen auf. Mehrere Autos fuhren gegen Bäume, andere gerieten in den Chausseegraben, wieder andere kamen ins Schleudern und wurden gerammt. Innerhalb einer Stunde hatten sich etwa 30 Autos unterhalb des Kilometerberges zu einem wirren Knäuel vereint, und da immer mehr Wagen trotz verzweifelten Bremsens der Führer von der Spitze des Kilometerberges herunterrutschten, stieg die Zahl der Autos bald auf 50. Etwa 20 Wagen sind dabei stark beschädigt worden. Zahlreiche Wagen mussten bis in die späten Abendstunden auf der Chaussee liegen bleiben, da ihre Fahrer nicht imstande waren, sie weiter zu steuern.

Gerichtliches

Am 17. I. d. J. fand vor dem Gewerbe-Gericht Katowice eine Verhandlung gegen die Firma „Triton" statt. Nach durchgeführter Verhandlung erklärte sich der Besitzer der Firma bereit an den Chauffeur Chwastek eine Entschädigung von 50.— Zł. innerhalb 3 Tagen zu zahlen, da dem Chauffeur ein Tag zu spät gekündigt wurde. Den Kläger vertrat der Zw. Automobilistów.

*

Den 22. I. d. J. fand vor dem Gericht in Katowice eine Verhandlung gegen den Chauffeur Mazurkiewicz Wacław wegen Körperverletzung durch Ueberfahren mit einem Auto statt. Das Gericht verurteilte den Angeklagten zu einem Monat Gefängnis

mit zwei Jahre Bewährungsfrist und zwar in der Hauptsache deswegen, weil er sich des Verletzten nicht angenommen hatte. Der Angeklagte gab an, gezwungen gewesen zu sein zu flüchten, da das Publikum gegen ihn Stellung nahm und er befürchtete, dass er verprügelt wird. Verteidiger war Adwokat Zbisławski aus Katowice, der für seine Verteidigung „bloss" 250,— Zł. (5 Jahre Verbandsbeitrag) verlangte. Das hatte der Kollege nicht nötig gehabt zu bezahlen, wenn er im Verbande gewesen wäre, der seinen Mitgliedern Rechtschutz erteilt.

❖

Durch das Gewerbe-Gericht in Swiętochłowice wurde die Firma „Waflopol" auf Antrag des Zw. Automobilistów am 21. I. 29 verurteilt an den Kollegen S. einen Betrag von 175.— Zł. auszuzahlen, da obengenannte Firma den Kollegen S. angestellt hatte, diesen jedoch die Stellung nicht antreten liess.

1000 Złoty und mehr für 2 Zł. erhalten Deine Angehörigen bei Todesfall, wenn Du Mitglied der Sterbekasse des Zw. Zaw. Automobilistów, Okręg Śląski bist. Nähere Bedingungen im Sekretariat oder bei den Monatsversammlungen des Zw. Zaw. Automobilistów.

10-jähriges Bestehen des Verbandes der Berufsautomobilisten in der Tschecho-Slowakei

Die Kollegen aus der Tschecho-Slovakei begehen in diesem Jahre die Feier des 10-jährigen Bestehens des Verbandes der Kraftwagenführer. Der dortige Verband ist auf breitester Fachgrundlage aufgebaut und es gehören demselben alle Kollegen ohne Unterschied der nationalen oder politischen Ueberzeugung an. Die Tschecho-Slovakei ist bekanntlich ein Nationalitätenstaat, welcher sich aus Tschechen, Slovaken und Deutschen zusammensetzt. Der Verband gehört gleichfalls der ITF in Amsterdam an und arbeitet mit den Berufsorganisationen unseres Faches aus allen Ländern Hand in Hand. Die Verbandsbewegung hatte genau so wie in anderen Ländern auch dort mit der feindlichen Einstellung der Masse der Bevölkerung und auch der Behörden zu kämpfen. Erst mit der Einführung der Autobusse hat sich dieses etwas geändert, sodass man heute auch dort nicht mehr jedes Personen-Auto als ausschliesslichen Luxus betrachtet. Dank der Geschlossenheit der dortigen Kollegen ist es gelungen innerhalb der vergangenen 10 Jahre eine für diesen kleinen Staat Achtung gebietende Organisation zu schaffen, die in 80 Ortsgruppen ca. 7000 Mitglieder umfasst, welche sich regelmässig mindestens einmal im Monat zusammenfinden, um über Berufs- und Fachfragen zu beraten. Das System der regelmässig abzuhaltenden Versammlungen ist bei uns in Polen nicht bei allen Ortsgruppen eingeführt und es wäre zu wünschen, dass dies überall geschieht. Erwiesenermassen stärken diese regelmässigen Zusammenkünfte das Zusammengehörigkeitsgefühl unter den Kollegen und wirken vor allen Dingen erzieherisch und aufklärend. Der tschechische Berufsverband der aus kleinen Anfängen heraus sich emporgearbeitet hat, gibt heute eine Fachzeitung, die in zwei Sprachen und zwar in der tschechischen und deutschen erscheint, heraus, und befasst sich mit dem Gedanken des Baues eines eigenen Verwaltungsgebäudes, wo der grosse Administrationsapparat untergebracht werden könnte.

Der Rechtsschutz ist sehr gut ausgebaut, ebenso die Stellenvermittlung wobei sich in jeder Ortsgruppe ein Vertrauensmann befindet, der meistens ehrenamtlich das Amt des Stellenvermittlers inne hat. Der Verband hat im Laufe der Jahre mehrere Aufklärungsschriften sowie Plakate heraus gegeben, welche das Publikum belehren und vor den Gefahren der Strasse warnen. Selbstverständlich hat der Verband sich bemüht die Automobilvorschriften den Bedürfnissen der Neuzeit anzupassen. Diese ganze Arbeit konnte nur deshalb geleistet werden, weil die dortigen Koll. die Notwendigkeit eines Zusammenschlusses eingesehen haben und ihre Beiträge an den Verband regelmässig zahlen. Die Verbandsbeiträge sind im Vergleich zu den unseren wesentlich höhere. Trotzdem versuchen wir auch alles für die Kollegen zu erreichen, was mit den uns zu Verfügung stehenden Mitteln und Kräften möglich ist. Die Kollegen aus Polen können sich an dieser Organisation ein Beispiel nehmen und es muss Pflicht eines jeden aufgeklärten und standbewussten Kollegen sein, seiner Berufsorganisation beizutreten und für dieselbe stets und überall zu werben. In diesem Jahre findet gleichzeitig der VI. Kongress des Verbandes der Kraftwagenführer der Tschecho-Slovakei statt der am 2. und 3. März in Prag tagen wird, wozu auch Vertreter unseres Verbandes eingeladen werden. Wir Kollegen aus Polen wünschen dem Kongress fruchtbare Arbeit.

Verbands-Nachrichten

Sitzung des Hauptvorstandes des Zw. Zaw. Automobilistów.

Am 2. Februar d. J. um 10 Uhr morgens findet im Lokale des Z. Z. A. Kraków, plac Matejki Nr. 4 eine Sitzung des Hauptvorstandes des Zw. Zaw. Aut. statt, zu welcher alle Mitglieder des Hauptvorstandes pünktlich zu erscheinen haben.

Auf der Tagesordnung sind folgende Punkte:

1. Landes-Konferenz.
2. Berufszeitung.
3. Organisationsfragen.
4. Anträge.

Wir wünschen der Sitzung guten Erfolg.

Verzeichnis der Ortsgruppen des Z. Z. A.

Oddział Warszawa, ul. Swiętokrzyska 35.
Oddział Kraków, Plac Matejki 4.
Oddział Poznań, Dąbrowskiego 42.
Sekretariat Okręgowy in Katowice (7 Ortspen), ul. Marjacka 3.
Oddział Łódź, ul. Narutowicza 50.
Oddział Lwów, ul. Ossolińskich 8.
Oddział Wilno, ul. Jagiellońska 3.
Oddział Częstochowa, Kopernika 5.
Oddział Kielce, ul. Orla 4.
Oddział Kalisz, ul. Józefinska 8.
Oddział Rzeszów, - Głogó koło Rzeszowa, Ozóg J.
Oddział Piotrków, Tryb. ul. Jagiellonów 1.
Oddział Włocławek, Kościuszki 6, kl. Rada Związków zawodowych, Bettman.

Die Kollegen werden gebeten bei Adressen-Aenderung dieses dem Vorstand mitzuteilen.

Eine Begrüssenswerte Gründung.

Dank der Initive einiger Kollegen der Ortsgruppen Katowice und Król. Huta des Zw. Zaw. Automobilistów wurde nach dem Beispiel anderer Ortsgruppen unseres Verbandes auch hier eine Genossenschaft gegründet, welche es sich zur Aufgabe gemacht hat, Benzin und Ooel zu verkaufen. Der Genossenschaft sind eine ganze Anzahl von Kollegen beigetreten. Ein Anteil kostet 50 Złoty. Mitglied der Genossenschaft kann jedes Mitglied des Zw. Zaw. Automobilistów sowie des Zw. Właścicieli Dorożek Samochodowych Wojew. Slaskiego (Autodroschken - Besitzer) werden. Laut Statut sind 20 Prozent des Gewinns für die Unterstützung bedürftiger Berufskollegen und der Verbliebenen vorgesehen, welche dem Verbande zur Verfügung gestellt werden. Es ist demnach der persönliche Vorteil sowie auch moralische Pflicht eines jeden Kollegen dieses Unternehmen zu unterstützen. Die erste Tankstelle wurde auf der ul. Starowiejska 3 (Fiat) eröffnet.

Die Kollegen werden gebeten, das junge Unternehmen zu unterstützen. Die Qualität der dort verkauften Ware ist erstklassig. Es wäre doch widersinnig in diesem Falle den privaten Handel zu unterstützen, überhaupt, wenn erwiesen ist, dass derselbe für die Bedürfnisse der Allgemeinheit kein Verständnis besitzt. Den Herren Automobilbesitzern wird für gute und reele Bedienung garantiert.

Wodzisław.

Da die Erfahrung gezeigt hat, dass das Bestehen einer selbständigen Ortsgruppe des Z. Z. A. in Wodzisław unpraktisch ist, hat sich der Bezirks-Vorstand entschlossen die Kollegen der Ortsgruppe Wodzisław der Ortsgruppe Rybnik zuzuteilen. Dies ist auch aus der Erwägung geschehen, dass ein grosser Teil der Mitglieder der Ortsgruppe Wodzisław aus der Umgebung ist, von wo dieselben ebenso gute Verbindung nach Rybnik haben. LDie Kollegen aus Wodzisław selbst haben zu den Versammlungen nach Rybnik auch nicht zu weit. In Wodzisław wird nur ein Vertrauensmann bleiben, an wwelchen auch die Verbandsbeiträge bezahlt werden können. In Zukunft haben demnach die Kollegen, die bisher der Ortsgruppe Wodzisław angehört haben, an den Monatsversammlungen in Rybnik teilzunehmen und sich in allen Sachen an den Vorstand in Rybnik zu wenden. Wir hoffen, dass die Kollegen im Interesse der besseren Zusammenarbeit unseren Beschluss begrüssen werden.

Der Bezirks-Vorstand des Z. Z. A. Katowice.

❖

Lubliniec. Eine neue Autobuslinie. Endwird auch der Kreis Lublinitz durch eine Reihe neuer Autobuslinien mehr und mehr wirtschaftlich erschlossen. Zu den beiden bereits bestehenden Autobuslinien Lublinitz — Jawornitz — Lissau — Schlesisch-Herby und Wischaik — Georgenberg — Tarnowitz tritt wohl in Kürze die Verkehrslinie Woischnik—Lubschau — Stahlhammer hinzu. Das Gesuch des in Woischnik wohnenden Johann Bulka um Genehmigung dieser neuen Autobuslinie liegt bei dem Wojewodschaftsamt in Kattowitz bereits vor. Vor Erteilung der Konzession liegen die Pläne im Landratsamt Lublinitz vierzehn Tage nach der Bekanntmachung im gestrigen „Tygodnik" für alle Interessenten zur Einsichtnahme öffentlich aus.

*

Bielsko.

Am 12. Januar d. J. fand der Winterball der Kollegen von Bielitz und Umgebung statt. Das Fest ist sehr schön verlaufen und alle Anwesenden dürften wohl auf Ihre Kosten gekommen sein. Es wurde die ganze Nacht hindurch fleissig das Tanzbein geschwungen. Die Tanzmusik stellte die Kapelle des in Bielitz stationierten 3. p. p. h. in Stärke von 14 Mann, welche Ihre Aufgabe zur Zufriedenheit aller löste, sodass allgemein bedauert wurde, als man infolge der schon sehr „frühen" Zeit gezwungen war, aufzuhören. Als Tanzmeister fungierte der in Bielsko allseits bekannte Herr Weiss. Es erschienen ausser den Mitgliedern und ihren Angehörigen eine ganze Anzahl geladene Gäste, darunter auch die in ganz Polen bekannten Auto- Sportler Herren Josephi und Zwangl, welche sich in dem allgemeinen Trubel ganz wohl zu fühlen schienen. An den zwei im Saal aufgestellten von Kollegen u. ihren Frauen bedienten Büffets konnte man sich Leib und Seele stärken. Im allgemeinen kann man fesstellen, dass das Vergnügungskomitee und der Vorstand ihre Aufgabe gut gelöst haben.

❖ Kollegen, unterstützt die Firmen, welche uns ❖
❖ unterstützen u. in unserer Zeitung inserieren ❖

Cieszyn.

Am 12. Januar d. J. fand in Cieszyń die zweite Versammlung der neugegründeten Ortsgruppe des Zw. Automobilistów statt zu der Kollege Adamczyk aus Katowice erschienen ist. Derselbe hielt ein längeres Referat über die Bedeutung und Ziele unseres Verbandes. In den Vorstand wurden die Kollegen gewählt:

Mark als 1. Vorsitzender.
Słowik als 2. Vorsitzender.
Schriftführer Zając.

Ausserdem wurde die Revisionskommission und das Kollegengericht gewählt. Nachdem noch der Vorsitzende die Kollegen gebeten hatte, dem neugewählten Vorstande bei der Arbeit zu helfen, wurde die Sitzung geschlossen.

Nach der Sitzung besprach der Kollege Adamczyk mit dem Vorstand die künftige Zusammenarbeit und gab über die Art der Führung der Ortsgruppe nähere Informationen.

Poznań.

Am Sonntag, den 13. Januar d. J. fand in Poznań die fällige Jahresversammlung des Związek Zawodowy Automobilistów, Ortsgruppe Poznań statt. Der Vorsitzende Kollege Gebel eröffnete die Sitzung und verlas die Tagesordnung. Nach Verlesen des Protokolls von der letzten Versammlung sowie der letzten Generalversammlung wurde das Präsidium gewählt, welches sich aus den Kollegen Czyż, Kurek und Szepka zusammensetzte. Den Jahresbericht gab Kollege Gebel, wobei er betonte, dass die Gründung eines Sekretariats der Ortsgruppe Poznań sich als sehr gut erwiesen hat und dass heute die Ortsgruppe über 500 Mitglieder hat. Als wichtigste Aufgabe betrachtet der Vorstand die Regelung der Löhne für die Chauffeure. Es gelang auch für die Droschken-Chauffeure einen Tarif abzuschliessen, für die Privat-Chauffeure ist dieses jedoch noch nicht gelungen und die Sache sewebt bis heute. Aus dem Bericht des Kassierers des Kollegen Lachajczyk ging hervor, dass im Berichtsjahre verschiedenen Kollegen Beihilfen gewährt werden konnten. Der Kassenbestand beträgt 7.713.74 Złoty. Als Sekretär berichtete Kollege Kaczmarek dass im vergangenen Jahre 13 Vorstandssitzungen stattfanden, sowie eine grosse Anzahl von Sitzungen der verschiedenen Kommissionen des Vorstandes. Es wurden eine ganze Reihe von Artikeln in den Tageszeitungen veröffentlicht, in welchen die Berufsinteressen der Chauffeure vertreten wurden. Gleichfalls wurde berichtet, dass im Laufe des verflossenen Jahres 86 Zivil und Strafsachen durch den Verband teilweise unter Mitwirkung des Rechtsanwalts für die Mitglieder vor Gericht erledigt wurden. Bej der darauf stattfindenden Vorstandswahl wurden folgende Kollegen gewählt: I. Vorsitzender Kollege Gebel Andrzej, II. Vorsitzender Krzekotowski, Sekretär Szmul, I. Kassierer Lulkiewicz, II. Kassierer Werembek. Als Beisitzer wurden gewählt die Kollegen Sobański und Horodeczny. Revisoren Lachajczyk, Czyż und Kubiaczyk. Kollegengericht: Bazaniak, Jagudziński und Kurka. In das Redaktionskomitee der Verbandszeitung, „Automobilista Zawodowy“ wurde Kollege Kaczmarek gewählt. Ausserdem wurde noch eine Tarifkommission und eine ständige Vergnügungskommission gewählt. Nach Verlesen der Liste des neugewählten Vorstandes begann eine sehr lebhafte Diskussion, wo u. a. der Antrag gestellt wurde, die Generalversammlung nochmals abzuhalten und den Vorstand noch einmal zu wählen. Der Vorsitzende Collège Gebel erklärte jedoch, dass die Generalversammlung sowie auch die Wahlen vorschriftsmässig stattfanden und dieses daher nicht in Frage kommen könnte.

◆

Am 19. Januar d. J. fand in Czeladź eine Zusammenkunft der Chauffeure aus Czeladź und Umgebung statt, welche durch das Bezirks-Sekretariat Katowice einberufen wurde, und zu welcher Kollege Adamczyk erschienen ist. Nach Anhörung des Referats des Kollegen Adamczyk traten sämtliche Anwesenden soweit sie noch nicht Mitglieder waren dem Zw. Zaw. Automobilistóy bei. Diese Zahlstelle wird der Ortsgruppe Sosnowice zugeteilt, von welcher die Kollegen Pietrzak und Nowak anwesend waren.

✶

Das Bezirkssekretariat Katowice, ul. Marjacka 3 I. Etg. ist täglich von 8—4 offen. Sprechstunden für Mitglieder von 2—4 Uhr.

✶

Wir bringen in Erinnerung, dass lt. Statut, die Kollegen, welche mit ihren Beiträgen mehr wie drei Monate rükständig sind, keinen Anspruch auf irgend welche Hilfe von Seiten des Verbandes haben. Dieses ist unzulässig. Daher ist es unbedingt erforderlich, dass jeder seine Beiträge pünktlich bezahlt.

✶

KINO-Billets zu ermässigten Preisen frü Katowice sind im Verbands-Sekretariat für Mitglieder zu erhalten.

✶

Es sind noch einige FOTOGRAFIEN von den letzten Winter- und Sommer-Vergnügen des Zw. Zaw. Automobilistów, Katowice im Sekretariat — Marjacka 3 — zu haben.

✶

VERBANDS-ABZEICHEN für Mitglieder sind wieder eingetroffen.

◆

Mit Unterstützung des Tow. Uniw. Robotniczego und der Komisja Okręgowa Zw. Zaw., Katowice veranstaltet der Zw. Zaw. Automobilistów Lehrkurse der polnischen Sprache, Esperanto sowie allgemein bildende Lehrgänge für Verbandsmitglieder. Es werden über die einzelnen Fragen Spezialisten referieren.

Mitglieder nebst Angehörigen, die an den Lehrkursen Interesse haben, mögen dieses umgehend im Sekretariat melden.

✶

Der Zw. Zaw. Automobilistów, Ortsgruppe Katowice, veranstaltet am 9. Februar 1929 für seine Mitglieder, die mit ihren Verbandsbeiträgen nicht mehr als 3 Monate rückständig sind, und für geladene Gäste im Saale der Restauration im Park Kościuszki ein W i n t e r f e s t. Anfang abends 8 Uhr. Mitgliedsbücher und Einladungskarten sind mitzubringen.

Wir machen schon jetzt darauf aufmerksam, dass mit Rücksicht auf die verhältnismässig grosse Mitgliederzahl die Ausgabe der Einladungskarten nur im beschränktem Masse erfolgt. Vom Komitee wurde folgendes beschlossen:

Jedes Mitglied erhält für sich eine Einladungskarte. Eine Einladungskarte für seine Frau bezw.

einen seiner Angehörigen muss im Sekretariat vorher auf den Namen der betreffenden Person ausgestellt und abgeholt werden.

Die Karten sind nicht übertragbar.

Am Saaleingang werden keine Einladungskarten verausgabt.

Es liegt im Interesse eines jeden Mitglieds, sich rechtzeitig mit Karten zu versehen.

Wir machen ausdrücklich darauf aufmerksam, dass ohne namentliche Einladungskarte jede einzelne Personen unweigerlich zurückgewiesen wird.

Wir hoffen, dass im Interesse der Ordnung und genauen Kontrolle sich jedes Mitglied diesen Anordnungen fügen wird.

*

Aus Anlass des Vergnügens das die Ortsgruppe des Zw. Automobilistów in Katowice am 9. Februar d. J. veranstaltet, hat sich der Verband an Firmen der Automobil-Branche mit der Bitte um einen Zuschuss gewandt, da der Erlös von dem Vergnügen für die Verstärkung der Unterstützungs-Reserven dienen soll, welche dazu bestimmt sind um Berufskollegen bezw. ihre Hinterbliebenen im Notfalle zu unterstützen. Dem Rufe sind eine ganze Anzahl von Firmen gefolgt, und wir hoffen, dass auch die noch aussenstehenden Firmen sich melden werden. Die Berufs-Automobilisten werden das Verständnis, das die Firmen für die Bedürftigen in Ihren Reihen gezeigt haben, auch zu würdigen wissen und diese Firmen dementsprechend unterstützen. In der nächsten Nummer bringen wir ein Verzeichnis der Firmen mit Angabe der Summe welche gestiftet wurde.

Schöne geschickte Einband-Deckel geeignet für Führerscheine, Verkehrskarten u. s. w. sind billig zu erhalten im Verbands-Sekretariat.

Nur der Zw. Zaw. Automobilistów drängt bei den zuständigen Instanzen darauf, dass die Automobilgesetze und Verordnungen den Bedürfnissen der Neuzeit und somit auch der Berufsfahrer entsprechen.

*

Tausende von Zl. kann Dich im Bedarfsfalle der Rechtsschutz kosten. Der Zw. Zaw. Autom. stellt seinen Mitgliedern Sachverständige und fachgemässen Rechtsschutz. Zehn Jahre kannst Du Glück haben, jedoch komme nicht erst dann, wenn Du schon Hilfe brauchst.

Eingesandt.

(Abschrift übersetzt ins Deutsche).

Firma

Ofner und Doht,

Katowice,

ul. Plebiscytowa 4.

Mit den von Ihnen bezogenen Nebel-Scheinwerfern bin ich ausserordentlich zufrieden. Die Abblendvorrichtung hat sich bei Nebel sehr gut bewährt, sodass ich diese Scheinwerfer jedem Berufskollegen aufs Beste empfehlen kann.

Katowice, den 21. 1. 29.

(—) Czajor Alojzy,
szofer Sl. Urz. Woj., Katowice.

Humor

Zu dem Führer eines eben karambulierten Wagen kommt ein Herr und sagt:

Würden Sie vielleicht gestatten, dass ich, ehe jemand kommt meine Sachen zerreisse und mich zum Wagen lege?

? ? ?

Ich bin nämlich gegen Unfälle sehr hoch versichert.

* * *

— Ich glaube, ich werde mir einen neuen Wagen kaufen müssen.

— Warum? Ist dein alter schon kaputt.

— Nein, bloss ich kann für diesen nicht mehr die restlichen Raten bezahlen.

* * *

— Kaufen Sie sich diesen Wagen, Sie werden sich darin wie zu Hause fühlen.

— Sooo? Da werde ich nur doch lieber einen anderen Wagen kaufen.

* * *

Ein Automobilist nimmt seinen Jugendfreund der vom Lande ist, und vom Auto bisher nicht viel gesehen hat, zu einer Autofahrt mit. Wo er 59 klm. drauf hat, frägt ihn der Bauer: „Geht es noch schneller?" Aber ja antwortet der Automobilist, und dreht noch mehr Gas auf, sodass dem Bauer angst und bange wurde, bis beide plötzlich infolge Anfahren gegen einen Baum, aus dem Wagen geschleudert wurden. Zum Glück fielen beide auf weiches Ackerfeld, sodass beiden nicht viel passierte. Daraufhin der Bauer: „Wie hättest du den Wagen angehalten, wenn da kein Baum gestanden hätte?"

Er hatte nämlich keine Ahnung vom Bremsen und war der Ansicht, dass der Wagen nur durch Fahren gegen einen Baum zum stehen gebracht werden könnte.

Uebriggeblieben.

Neulich erregte auf der Strasse ein Mann unsere Neugierde, der immer, ehe er um eine Ecke ging, den rechten oder linken Arm ausstreckte. Schliesslich wagten wir zu fragen, warum er das tue.

Der Mann machte kein Geheimnis daraus: „Das ist alles, was mir von meinem Auto übriggeblieben ist", sagte er.

Americana.

Es gibt eine Kurve auf der grössten Automobilstrasse in Illinois, die schon unzähligen Automobilisten zum Verhängnis geworden war. Sie kamen in ihrem Ford herangepescht wie der Wind, und das ging solange gut, bis die Kurve erschien, welche die meisten einen Abhang von 15 Metern Höhe hinabbeförderte.

Da stellte der Staat Warnungstafeln auf. Und seit der Zeit kommen an der Kurve durchaus keine Unfälle mehr vor. Was steht auf den riesigen Warnungstafeln?

Auf der ersten, 30 Meter lang, steht bloss: „Achtung!"

Auf der zweiten dasselbe Wort.

Auf der dritten: „Kurve kommt!"

Dann: „Lebensgefahr!"

Und auf der letzten: „Die Bestattungskosten sind im voraus zu bezahlen!"

Der Schauerlichkeit dieses Argumeuts können sich auch die wildesten Autler nicht verschliessen...

Versammlungs-Kalender

des Związek Zawodowy Automobilistów, Okręg Śląski.

Ortsgruppe	Tag der Versammlung	Versammlungslokal	Zuschriften zu richten an:
Katowice	ersten Donnerstag nach dem 1. jeden Monats	Hotel Centralny ul Dworcowa	Zw. Zaw. Automobilistów Sekretarjat Orkręgowy ulica Marjacka 3
Król. Huta	ersten Freitag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja róg ulica Katowicka—Stawowa Ertel	Jan Cmok, szofer Straż Pożarna, ul. Bytomska
Bielsko	ersten Samstag nach dem ersten jeden Monats	Restauracja Nowak, Wzgórze	Jan Surowka szofer, Biała ulica Haułcmowska
Tarn Góry	ersten Mittwoch nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności	Karol Schroth, szofer ulica Krakowska 15
Rybnik	ersten Dienstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Kaczmareżyk, Plac Wolności	Karol Węglorz, szofer ulica Piaskowa 51
Sosnowiec	ersten Sonntag nach dem 1. jeden Monats	Schriftiich	Pietrzak Leon, szofer Kalątaja 11
Cieszyn	zweiten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Fr. Piller ul. Celeste	Rudolf Zając, szofer ul. Prokopa 34

An- und Verkauf von gebrauchten Automobilen

Um unseren Lesern den An- und Verkauf von gebrauchten Automobilen zu erleichtern, haben wir uns entschlossen, diese Rubrik einzuführen. In den ausländischen Fachzeitschriften der Automobilbranche sind diese und ähnliche Insertionsteile sehr gut entwickelt und arbeiten zur Zufriedenheit der Käufer wie auch der Verkäufer. Indem auch wir diesen Teil einführen, rechnen wir damit, dass jeder, der ein Auto zu verkaufen hat oder kaufen will, sich unseres Blattes bedient, indem er in diesem inseriert. Wir zweifeln nicht daran, dass unsere Monatsschrift, welche sich von Monat zu Monat vergrössern wird, viele Transaktionen dieser Art vermitteln wird, was bisher wegen Fehlen einer entsprechenden Vermittlungsstelle nicht möglich war. Wir bitten daher unsere Leser, die Automobilfirmen, sowie alle Interessierten, dass sie durch Inserate betr. An- und Verkauf von gebrauchten Automobillen dazu beitragen möchten, diesen Teil noch besser auszubauen, was ja auch in ihrem Interesse ist. Das heutige Wirtschaftssystem verlangt, dass ein Auto in möglichst kurzer Zeit verkauft wird und nicht monatelang in der Garage steht und unnütze Kosten verursacht Wir wenden uns insbesondere an unsere Ortsgruppen, sich dafür zu interessieren. Nähere Auskunft im Sekretariat Katowice, ul. Marjacka 3 I. Etg. Tel. 1620

❖

Lastauto Antro-Fiat 50 P. S. in sehr guten Zustande 4—5 t. ist billig zu verkaufen.

Der Zw. Zaw. Automobilistów Ortsgruppe Król. Huta

veranstaltet am 1. Februar d. J. abends 8 Uhr im Saale des Herrn Paszek ein

Karneval-Vergnügen

zu dem alle Mitglieder hiermit eingeladen werden.

Einladungskarten sind beim Kollegen Schriftführer Czmok Jan, Król. Huta, Straż pożarna zu erhalten.

Chauffeure, die nicht organisiert sind, haben keinen Zutritt.

Wenn Du willst, dass Deine Rechte gewahrt werden, musst Du Mitglied des Zw. Zaw. Automobilistów sein.

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow. Al. Adamczyk, Katowice.
Drukiem „Gazety Robotniczej" w Katowicach.